SUPLEMENTO DE VIAJES Y TURISMO DE PAGINA/12
DOMINGO 17 DE OCTUBRE DE 2004

Turismo 12

ARGENTINA EN 4X4

De Misiones a Tierra del Fuego, algunas propuestas para descubrir los paisajes del país a bordo de una camioneta.

¿TARJETA O TICKET?

La RATP, la empresa de transportes de París, ofrece para los turistas la tarjeta Paris Visite, que permite desplazarse libremente por toda la red de la compañía en Ile-deFrance (París y sus alrededores): metro, RER, ómnibus, trenes de periferia Transilien SNCF, el funicular de Montmartre y otros. Así se accede fácilmente, por ejemplo, a Disneyland Paris, el castillo de Versailles, y los aeropuertos de Charles De Gaulle y Orly. La tarjeta se vende en todas las estaciones de metro y RER, o bien se puede comprar a los operadores turísticos en el exterior. Los precios varían de entre 8 y 23 euros por día para los adultos (según se elija una tarjeta con acceso a todas las zonas, o bien sólo para el centro de París), aumentando progresivamente hasta 26 y 53 euros, respectivamente, en el paquete que incluye cinco días.

También se puede elegir la opción tradicional, comprando el pasaje cada vez: se trata del tradicional “ticket T”, que cuesta 1,40 euro por persona. El paquete de diez, más conveniente, cuesta 10,5 euros. Informes: *www.ratp.fr*



Estación Palais Royal - Museo del Louvre. La entrada al metro es una de las que aún queda con sus decoraciones de hierro forjado art-nouveau.

POR GRACIELA CUTULI

FRANCIA *El famoso “métro” parisiense*

París subterráneo

La extensa red del subterráneo parisiense es un verdadero mapa de la historia de Francia, cuyas curiosidades y anécdotas, junto al homenaje a grandes personalidades y episodios, se van enlazando por los barrios de París.

Una de las primeras acciones del turista que recién desembarca en París, después de perderse en el aeropuerto, intentar acostumbrar el oído a ese francés que suena tan diferente del aprendido en Buenos Aires, y disfrutar de su primera visión de la Torre Eiffel (si ese día no hay huelga ni nieblas que le tapen toda la mitad superior, como es común en invierno), será sin duda conseguirse el infaltable planito de París que distribuyen las grandes tiendas como Printemps y Galeries Lafayette. El planito incluye uno de los instrumentos de supervivencia indispensables en la capital francesa: el mapa de las estaciones de subterráneo, el famoso *métro*, que resulta el medio más económico y rápido para moverse por París como un verdadero experto. A la vez, el viaje en subte es un auténtico itinerario turístico en sí mismo, que va descubriendo las anécdotas y curiosidades que encierra esta red, una de las más amplias del mundo.

PRIMEROS PASOS Hay quienes dicen que el metro es un gran panteón móvil, que homenajea sobre todo a figuras olvidadas de la historia francesa. No sólo el turista desconoce generalmente de dónde vienen sus nombres: es raro (por no decir casi imposible) que algún parisiense sepa que Miromesnil era un funcionario de Luis XVI, que Réamur era un físico (cuyo nombre está curiosamente unido, en la estación que le corresponde, a la ciudad de Sebastopol), o que Montparnasse-Bienvenüe es un homenaje al ingeniero Fulgence Bienvenüe, uno de los creadores de la red. Como el Nobel, también el metro de París es objeto de polémicas por sus notables “olvidos” e “inclusiones”, que fueron respondiendo a las razones


¿Qué mejor que salir del metro y encontrarse inmerso en una imagen típica de París?

de la época en que fue construida cada línea. Los expertos en los pequeños detalles subrayan que hay pocos ministros, muchas figuras de la Resistencia (incluyendo fusilados completamente desconocidos), escasos personajes de la Revolución Francesa y aun menos jefes de Estado: sólo Charles De Gaulle, en épocas recientes sumado a la estación de Place de l’Etoile, el rey Philippe Auguste y Félix Faure (aquel presidente que halló la muerte en los brazos amorosos de su amante, desde entonces conocida por el genio popular como “Madame Pompa Fúnebre”). Sobran generales y coroneles: Cambronne, Masséna, Daumesnil, Exelmans y muchos otros, mientras escasean las grandes figuras de las letras y de las ciencias. Y no puede faltar el lugar común que atribuye a los franceses una buena dosis de chauvinismo, ya que sólo hay entre las estaciones de subte dos presidentes norteamericanos (John F. Kennedy y Franklin D. Roosevelt), un rey de Inglaterra (George V) y dos revolucionarios: Garibaldi y Simón Bolívar. Por supuesto, podrían hacerse infinitas conjeturas sobre lo que sucedería si personajes tan heterogéneos, que conviven lado a lado en sus respectivas estaciones, se encontraran un día para conversar sobre cómo han cambiado los tiempos y cómo ha cambiado París desde el día que se inauguró la primera línea, el 19 de julio de 1900. Actualmente, la red incluye 14 líneas y dos ramales, con


París de noche. Hay que estar atento a la hora de cierre del servicio del subte.

ESTACION ARGENTINE

La Argentina goza de un raro privilegio en el subte de París: es el único país que tiene una estación (si se exceptúa la estación Place d'Italie, indirectamente dedicada a Italia). La estación Argentine toma el nombre de la calle homónima, que antiguamente se conocía como "rue de la Pelouse de l'Etoile", por el aspecto campestre de la llanura que se extendía hacia el oeste del Arco del Triunfo. En 1868, la calle pasó a llamarse Obligado, por la batalla de la Vuelta de Obligado, donde las tropas rioplatenses se enfrentaron con los soldados franco-ingleses por el control del Paraná. Casi un siglo después, en 1945, el fin de la Segunda Guerra Mundial había dejado a Francia exhausta: eran los tiempos en que la Argentina, granero del mundo, enviaba barcos llenos de carne y trigo. En señal de agradecimiento, París cambió el nombre de la calle Obligado por Argentine, y años después el propio gobierno argentino tuvo el raro privilegio de hacerse cargo de la decoración de la estación de subte que lleva el mismo nombre.

369 estaciones, y una longitud de 212 kilómetros, que ven pasar a 1200 millones de personas por año. Colmo del futurismo, la línea más nueva (la 14, Ligne Méteor) tiene trenes sin conductor.

¿DONDE ME BAJO? Aunque se supone que está hecho para llegar rápidamente a destino, el metro de París es también, al menos para el turista, un lugar ideal para perderse. Por razones de logística –a veces puede ser una tarea titánica y hasta infructuosa descifrar los mapas, ponerlos del lado correcto y hasta encontrar la salida en las laberínticas estaciones donde el metro se cruza con el RER, es decir el tren suburbano– o de puro gusto, el visitante desprevenido puede terminar en cualquier lado. Siempre y cuando sea un horario razonable, no habrá peligro alguno, excepto para las narices delicadas, ya que de estos túneles que atraviesan las entrañas de París brotan efluvios muy distantes de la delicadeza del perfume francés que viene embotellado en los negocios de lujo. En el itinerario, cada uno irá anotando sus estaciones preferidas: para hacer compras, nada mejor que bajarse en Châtelet-Les Halles y su gran centro comercial, o bien en Palais Royal-Musée du Louvre, donde espera con los brazos abiertos el magnífico Carrousel du Louvre, con pirámide de cristal invertida y todo. No hay habitué de las Lafayette que no conozca la estación que lo deposita en ese templo del consumo, Chaussée d'Antin-Lafayette, mientras que los amantes del vino aterrizan, a mediados de noviembre, en la estación Opéra para cruzarse al Café de la Paix y saborear el beaujolais recién llegado que se ofrece por las calles en una pequeña bacanal colectiva. Algunas estaciones son evidentes: Musée d'Orsay, St. Michel-Notre Dame, Grande Arche de la Défense, Concorde, Tuileries, St. Germain des Prés, Père Lachaise, St. Denis Basilique, depositan a sus viajeros en algunos de los puntos más visitados de París. Otras, en cambio, son insospechadas: por eso siempre es indispensable preguntar, antes de ir a cualquier lado, en qué estación hay que bajarse. Los franceses ya lo tienen incorporado, lo mismo que los mapas turísticos y las guías que se distribuyen en la ciudad.



Escenas de la Revolución Francesa en los murales de la estación Bastille.

Lo bueno es que la única consecuencia de equivocarse será tener que caminar pocas cuadras hasta la estación siguiente, o bien descubrir algún barrio desconocido de una ciudad con muchas sorpresas. La estación Abbesses, en Montmartre, una de las que aún queda con sus decoraciones de hierro forjado art-nouveau, es muy visitada en los últimos tiempos porque por allí pasaba una chica llamada Amélie, nuevo icono del cine francés. Pero el metro, en realidad, también tuvo antes muchos otros momentos de celebridad en la pantalla grande. Con *Zazie dans le métro*, de Louis Malle, sobre un relato de Raymond Quéneau, donde una pequeña de 11 años tiene la ilusión de conocer el metro, pero llega a París justo en plena huelga; con *Le dernier métro*, de François Truffaut, una alusión a las últimas oportunidades en la vida; *Subway*, de Luc Besson; *Charada*, con Cary Grant y Audrey Hepburn; *Traffic*, de Jacques Tati; o *El samurai*, de Jean-Pierre Melville, con su histórica escena de una persecución en el metro ✸



En la agreste naturaleza de Tierra del Fuego, las 4x4 deben sortear numerosos obstáculos en su trayecto.



La 4x4 atraviesa el paisaje misionero, dominada por el verde y el rojo, rumbo a los saltos de Moconá.

TURISMO DE AVENTURA *Excursiones en 4x4 por todo el país*

Para multiplicar el paisaje

Informe sobre excursiones en 4x4 por los paisajes "fuera de ruta" más espectaculares y menos conocidos de la Argentina. Un paseo por la selva misionera hasta los saltos de Moconá. Una travesía hasta el "fin del mundo" en Tierra del Fuego. Los volcanes de La Payunia mendocina. El cruce de Agua Negra a Chile en la provincia de San Juan. Y en lo alto de la cordillera riojana. Los flamencos rosados de la laguna Brava.



Caravanas de 4x4 recorren fuera de ruta las regiones del país para descubrir los inagotables paisajes argentinos.

POR JULIAN VARSAVSKY

Salir a recorrer un país en una camioneta doble tracción es una de las formas modernas de viajar que, a su vez, permite recuperar el espíritu originario del viajero que exploraba los vericuetos más intransitados de algún confín, sin un mapa de ruta ni un calendario demasiado fijo. Así, con una camioneta se puede avanzar por paisajes desolados donde no hay caminos y la fauna vive en libertad, casi sin contacto con la especie humana. Por lo general, los fanáticos de las 4x4 –que tienen algo de aventureros y de amantes de la tecnología automotriz–, combinan la destreza al volante con una enorme cuota de contenido lúdico que, de alguna manera, les permite seguir jugando con los autitos como cuando eran chicos.

Ser dueño de una camioneta 4x4 no es condición necesaria para disfrutar de los paseos por algunos de los sectores más alejados y hermosos de la Argentina, ya que existen muchas empresas en todo el país que ofrecen servicios por uno o varios días a precios bastante accesibles. A continuación un informe con algunas de las mejores excursiones de este tipo que se pueden realizar, desde Misiones hasta Tierra del Fuego.

VERDE MISIONERO Una travesía en 4x4 hasta los saltos de Moconá, en el sudeste misionero, es una excursión alternativa a las cataratas del Iguazú que resulta ideal para realizar en un fin de semana largo y puede incluir el alojamiento en una posada en medio de la selva. En el trayecto, que se inicia en la ciudad de Posadas, se visitan las Ruinas Jesuíticas de San Ignacio. Después de atravesar una zona de transición, con bananos y árboles medianos cubiertos de enredaderas, la ruta comienza a ser flanqueada por una vegetación cada vez más alta y tupida. Luego del arroyo El Soberbio se acaba el asfalto y el camino se convierte en una franja de húmeda tierra rojiza que se abre paso entre murallas verdes de 30 metros de altura. Casi sin poder precisar en qué momento, se ha entrado de lleno en la exuberante selva misionera del Parque Provincial Moconá.

Los saltos de Moconá son el resultado de una falla geológica que produjo un quiebre en el terreno formando una pared –y una catarata– de 3 kilómetros de largo. Allí el río Uruguay va cayendo sobre sí mismo en un estrecho canal entre dos paredes de basalto. En la 4x4 se llega hasta la orilla del río donde se aborda una lancha que se interna entre las dos paredes de piedra y sus saltos. En el flanco izquierdo comienzan a aparecer las cascadas, una tras otra, a lo largo de dos kilómetros y medio. Al regresar, se desembarca en un claro donde espera la camioneta para continuar la excursión por la selva hasta el borde del río, en la parte superior del salto. Allí se vadea el río a pie –que alcanza una anchura de 220 metros–, caminando con el agua hasta las rodillas hasta unas rocas para ver cómo el río se arroja al vacío desde la altura de 15 metros de la cornisa, con un rugido de aguas que repercute en los huesos de cualquier mortal.

Después de ese impactante encuentro con la naturaleza misionera, ha llegado el momento de relajarse y descansar un poco en el "centro de operaciones" elegido para recorrer el Parque Provincial Moconá: un cómodo refugio de dos pisos con cuartos construidos en madera, rodeado por una vegetación cuya verde densidad es lo único que se ve por las ventanas de las habitaciones.

EN EL "FIN DEL MUNDO" Uno de los circuitos de aventuras más interesantes en Tierra del Fuego es el que llega hasta el lago Fagnano, el más grande de la isla. El recorrido en la 4x4 comienza desde Ushuaia por la Ruta 3 a través de la cordillera fueguina. Pero la aventura realmente comienza cuando la camioneta se desvía por senderos intransitados abiertos por los antiguos leñadores. El ondulado camino avanza por un hermoso bosque de lenga, un árbol que se ramifica recién en lo alto para captar la mayor cantidad del escaso sol, formando así un techo vegetal que no permite ver el cielo. Finalmente se desciende hasta el lago Fagnano para comenzar abordearlo sobre un lecho de piedras donde es frecuente toparse con grandes troncos que impiden continuar por la orilla. En estos casos, la única alternativa es adentrarse en el lago con las ventanillas cerradas porque el agua golpea las puertas del vehículo y salpica por los cuatro costados. Cuando un árbol caído obstruye el paso en tierra firme, el guía se encarga –hacha en mano– de despejar el camino.

La excursión incluye un asado a la leña junto a un arroyo, que se acompaña con vino tinto y una picada de salame y queso. A media tarde, después de tanta belleza y comida, se emprende el regreso por lugares agrestes donde siempre es posible quedarse atascado en un charco de barro. Pero como tanto los guías como la camioneta van preparados para estas contingencias, siempre se consigue salir del aprieto con la grúa que la camioneta lleva sobre el paragolpes delantero.

VOLCANES MENDOCINOS Al recorrer las extensas planicies rodeadas de volcanes que conforman La Payunia, pareciera que se avanza entre los restos de aquella gran bola de magma burbujeante que fue la tierra alguna vez. Ya no hay más humo ni lavas ardientes, pero reinan el silencio y la reseca desolación de un gran cementerio geológico, donde sólo quedan las renegridas marcas de un cataclismo universal. Entre volcán y volcán, ásperas lenguas negras de lava endurecida dividen al medio la inmensidad de los valles del sur mendocino.

A medida que la camioneta 4x4 se interna por La Payunia, desfilan tras la ventanilla los majestuosos volcanes de perfecta forma cónica, cuyas entrañas estallaron durante un "Apocalipsis" de fuego hace muchísimo tiempo. Los hay desde los 200 hasta los 3000 metros de altura. Y prácticamente la totalidad del terreno está cubierta por restos volcánicos. Al pie del volcán Santa María –en el Campo de Bombas– hay una extensa planicie cubierta por millones de piedritas negras de unos tres centímetros que se acumulan formando un extraño arenal negro de gruesos granos. Su origen es la lava del volcán, que se fue degradando hasta partirse y desmigajarse por todo el suelo. Al caminar por el terreno, se descubren desperdigadas por el suelo numerosas piedras redondeadas del tamaño de las antiguas balas de cañón, que adquirieron su forma cuando la furia del volcán las despidió por los aires al rojo vivo.

Con una densidad de 10,6 volcanes por cada 100 kilómetros cuadrados, La Payunia aspira al cetro de ser el campo geográfico más prolífico en volcanes de todo el mundo. Y según los estudios científicos, probablemente lo sea. Al valor geológico de La Payunia se le suma una importancia ecológica de primer orden. El aislamiento geográfico y la falta de agua han mantenido a La Payunia prácticamente deshabitada, salvo por la presencia de algunos puesteros aislados. En consecuencia, es un área segura para diversas especies animales que la eligieron como refugio. La más común y la más numerosa es el guanaco. Por eso, no es difícil ver a algunos de los 11.000 ejemplares que viven en La Payunia correteando a la par de la camioneta a lo largo de todo el viaje.

>>>

DATOS UTILES

Saltos de Moconá: La agencia Guayrá Turismo Alternativo realiza salidas especiales en 4x4 con aire acondicionado desde Posadas hasta los saltos de Moconá en grupos pequeños y con atención personalizada. En general son salidas de 3 días y 2 noches que incluyen la visita a las ruinas de San Ignacio, el paseo en lancha hasta la base de los saltos, caminatas y alojamiento en cabañas en la selva con pensión completa (sin bebidas). El precio total es de $ 556 por persona. Un paquete de 2 días y una noche cuesta $ 319 por persona. Reservas: Calle San Lorenzo 2208 (Posadas) Tel.: 03752-433415 E-mail: *info@guayra.com.ar* Sitio web: *www.guayra.com.ar*

Tierra del Fuego: La excursión en 4x4 al lago Fagnano cuesta $ 180, incluyendo el asado y un paseo en canoa canadiense. La ofrece la empresa Nunatak. Reservas: *nunatak@tierradelfuego.org.ar nunatak68@hotmail.com* Sitio web: *www.nunatakadventure.com*

La Payunia: Kiñe Turismo Rural organiza excursiones a La Payunia. Tel.: 02627-471344 En Buenos Aires: 4299-2577 e-mail: *kineturismorural@sinectis.com.ar*

Agua Negra: San Juan Aventura realiza la excursión en 4x4 hasta el cruce a Chile por Agua Negra. Cuesta $ 180 por persona (incluye almuerzo y un baño termal en Pismanta). Más información en *www.donmercedario.com.ar* E-mail: *info@donmercedario.com.ar* Tel: 0264-4945231

Laguna Brava: Daniel Nasif organiza excursiones en 4x4 a la laguna Brava desde el pueblo de Vinchina. El precio es de $ 300 a pagar entre un máximo de 4 personas (suele completar los grupos con otros turistas). Incluye el almuerzo. La camioneta tiene un sistema para oxigenar el interior y ayudar así a evitar el mal de altura. Reservas: e-mail: *dannynasif@arnet.com.ar*



Rumbo a la laguna Brava, entre los impactantes colores de la cordillera riojana.

<<<

HACIA CHILE ME VOY El cruce a Chile por el Paso Internacional Agua Negra –atravesando la cordillera de los Andes por la provincia de San Juan–, es una de las excursiones más coloridas y deslumbrantes de la región de Cuyo. El camino, si bien es de tierra consolidada, carece de complicaciones y lo ideal es recorrerlo con una camioneta 4x4.

El paseo asciende por encima de los 4000 metros sobre el nivel del mar donde las montañas carecen absolutamente de vegetación: no crece siquiera un mínimo yuyito. A simple vista no hay indicio alguno de que exista vida sobre la tierra. La aridez también deja al descubierto la compleja diversidad geológica de estas montañas, reflejando un abanico multicolor de minerales amarillentos, verdosos, rojizos, violetas, blanquecinos, ocres, marrones y anaranjados que, a veces, están cubiertos por solitarios manchones de nieve. Dos kilómetros antes del cruce a Chile aparece un gran brillo blanquecino tras una curva. A simple vista parece un glaciar que llega hasta el borde de la ruta, pero en verdad es una gran serie de penitentes, esa extraña formación de hielo que surge por una acción combinada del viento y el sol sobre grandes acumulaciones de nieve en terrenos de extrema aridez. Este fenómeno es muy particular en el mundo, y se da sólo en latitudes como las de San Juan y en algunos pocos lugares de Asia.

El camino trepa hasta los 4770 metros, donde está el mojón que señala el límite con Chile. Prácticamente al borde de la ruta se levanta el escarpado pico San Lorenzo, con sus descomunales 5600 metros de altura muy bien disimulados debido a la cercanía con otros gigantes cordilleranos.

LAGUNA BRAVA Acaso ensombrecida por la fama de los paredones rojizos de Talampaya, la laguna Brava y sus coloridos paisajes de la cordillera riojana están entre los más hermosos y menos conocidos de nuestro país. Son paisajes alejados, cercanos al límite con Chile en el noroeste de la provincia. Y por estar a 4200 metros sobre el nivel del mar, son inhóspitos y desérticos, rodeados por un aura virginal de lugar intocado. Luego de una larga travesía en 4x4, se llega a un gran valle en cuyo centro está la laguna Brava, rodeada por majestuosos volcanes nevados que promedian los 6000 metros de altura. La camioneta avanza a campo traviesa hacia esa laguna azul zafiro que duplica en su superficie las siluetas invertidas de medio centenar de flamencos rosados, inmóviles frente a una playa de sal. Un viento helado sacude sin pausa los escasos pastos dorados de los alrededores, y un ambiente árido al extremo pero muy colorido predispone el ánimo para sumergirse en ese espejismo natural de tanta belleza que parece casi sobrenatural ✺



La Payunia. Entre volcán y volcán, lenguas de lava endurecida dividen los valles mendocinos.

POR JULIAN VARSAVSKY

La Trochita es una parte esencial de la leyenda de la Patagonia, al igual que las historias de Butch Cassidy y Kid Sundance, el penal de Ushuaia o el Faro del Fin del Mundo. Y esta afirmación no es una simple consigna publicitaria. El Viejo Expreso Patagónico formó parte de una red ferroviaria incipiente y muy activa que comenzó a crecer en la Patagonia en la década del veinte y que se estancó en los sesenta hasta prácticamente desaparecer. De hecho, alrededor de las vías de 75 centímetros de ancho de este trencito de vapor surgieron numerosos pueblos que luego fueron decayendo junto con el tren. La ola privatizadora de los noventa estuvo a punto de alcanzar a la Trochita –como lo llaman los lugareños–, pero una intensa campaña de revalorización histórica y social encabezada por los pobladores de la zona ejerció presión para que el gobierno provincial impidiera el cierre del tren y se hiciera cargo de él. Hoy en día, al igual que otros trenes de la Patagonia, la Trochita se salvó, en gran medida, gracias al auge del turismo.

La excursión en el Viejo Expreso Patagónico es una de las más populares que hay en Esquel. Además, este tren es uno de los últimos en su tipo en todo el mundo que sigue prestando un servicio público y resulta fundamental durante el invierno, cuando la nieve corta el paso en algunas rutas. Pero los que más disfrutan de los vagones de la Trochita son los turistas, que se sorprenden con sus paredes de madera y las salamandras a leña, indispensables en las épocas de frío.

El tren fue inaugurado en 1945, aunque la potente locomotora de vapor de 18 toneladas –que necesita transportar un gran volumen de agua– fue construida en 1922. La Trochita une las localidades de Ing. Jacobacci y Esquel, cubriendo en 6 horas una distancia de 406 kilómetros.

La excursión tiene varias alternativas. Se puede viajar desde Esquel a la localidad de El Maitén o viceversa, en un tren con frecuencia semanal (400 kilómetros en total). Generalmente, este tramo lo realizan pobladores de la zona por razones laborales, aunque el viaje entre ambas ciudades está más que justificado para un turista. Durante el trayecto predomina la típica y escasa vegetación arbustiva de la Patagonia, con sus coirones amarillentos, los calafates y la rosa mosqueta (que fue introducida por el hombre). Y lo más normal es que en algún momento se vea desde las ventanillas algún ejemplar de la fauna local, como la liebre patagónica, el ñandú y el guanaco.

También hay recorridos turísticos más cortos que parten todos los



El mítico tren fue inaugurado en 1945. Los vagones son de madera y tienen salamandras permanentemente encendidas en invierno.

DATOS UTILES

Dónde alojarse: Camping Los Maitenes, a 300 metros de la Villa Futalaufquen. Hotel Tehuelche (3 estrellas) Tel.: 02945-452-420/21 e-mail: *tehuelche@ar.inter.net* Sitio web: *www.cadenarayentray.com*
Cabañas Los Abedules: Tel.:02945-450-386 e-mail: *abedules@ar.inter.net*
Las Muticias (1 estrella) Tel.: 02945-452-083.
Precios: La excursión desde Esquel a Nahuel Pan cuesta $ 25 ($ 20 estudiantes y jubilados). La excursión desde El Maitén hasta el Desvío Thomae tiene el mismo precio.
Más información: *www.latrochita.org.ar* e-mail: *info@latrochita.org.ar* Reservas al teléfono 02945-451-403. Dirección Municipal de Turismo de Esquel: Alvear y Sarmiento. Tel.: 02945-451-927 email: *emtesquel@ciudad.com.ar* Sitio web: *www.esquel.gov.ar* Casa del Chubut en Buenos Aires. Sarmiento 1172 Tel.: 4383-7458 0800-6662904. e-mail: *chubuturbue@ar.inter.net* Sitio web: *www.chubutur.gov.ar*

CHUBUT *El Viejo Expreso Patagónico*

La Trochita no se rinde



Turistas y lugareños comparten el viaje, a veces con música incluida.

En los confines de la Cordillera de los Andes, en la zona de Esquel, un trencito de vapor con una locomotora del año 1922 recorre la inmensidad de la meseta patagónica reviviendo la mística de los tiempos pioneros, en que la región crecía y se repoblaba al impulso de la producción agropecuaria.

días tanto desde El Maitén como desde Esquel. En El Maitén se visita un valioso museo ferroviario y los inmensos talleres donde descansan y se reparan esas verdaderas joyas del la historia de la mecánica que son las locomotoras marca Baldwin y Henschel & Sohn de comienzos del siglo XX.

Desde Esquel se realiza el trayecto turístico más popular. La excursión dura unas dos horas y media y llega hasta la colonia Nahuel Pan, un asentamiento con habitantes básicamente mapuches, que se encuentra a pocos kilómetros de la ciudad. Allí se visita la "Casa de los artesanos", donde se puede ver cómo se tejen las clásicas mantas indígenas a telar. Los habitantes del pueblo mantienen algunos rituales indígenas como el Camaruco, ligado a las rogativas por un año productivo. En las celebraciones todavía se usan instrumentos autóctonos como el kultrum, la pifilca y la trutruca ✹

ARBOLES DE MUY LARGA VIDA

El principal destino desde Esquel es el Parque Nacional Los Alerces, creado en 1937 para preservar los bosques milenarios de alerces, esos gigantes de la selva valdiviana que están entre los seres vivos más antiguos del planeta. Tomando como ejemplo el alerce más visitado del parque –el "Abuelo"–, impresiona pensar que ese árbol ya existía cuando el hombre aún estaba en la Edad de Piedra. En el transcurso de los 2600 años que le llevó crecer sus 57 metros de altura, fue fundada Roma y su imperio, cayó Constantinopla, se descubrió América, Armstrong caminó por la Luna y cayeron las Torres Gemelas. Y mientras tanto el alerce siempre estuvo allí, incólume en una porción de tierra de dos metros de diámetro, brotándose de hojitas tersas cada año, como en una parábola de la eternidad.



La locomotora de vapor es de 1922. La población local logró impedir en la década del '90 el cierre del ramal.

POR ENRIQUE VILA-MATAS *


Desde los campos de Parma, una magnífica vista del Castillo de Torrechiara.

ITALIA *La ciudad de Parma*

Ligero viento parmesano

En pocos sitios como en Parma, una apacible ciudad de menos de 200 mil habitantes ubicada en el corazón de Italia, se concentran tantos mitos literarios y terrenales que comprobar y tantos secretos por descubrir como lo revela esta guía personal del escritor español Enrique Vila-Matas.

A la hora de viajar, siempre me digo que no sabría ir a buscar demasiado lejos el placer infinito de entrar en mi casa. Pero si se trata de viajar a Parma, la cosa para mí cambia: esa ciudad no significa ir lejos. Digamos que en Parma la felicidad del regreso a la casa, la llave alegre en el paño de la puerta del hogar, está incluida en el viaje mismo. Oí hablar de Parma por primera vez el día en que me regalaron *La cartuja de Parma*, la casi inevitable novela de Stendhal. Alguien me dijo que ya tenía edad para leerla. ¿Y antes no? Eso despertó enormemente mi curiosidad y entré en la vida de Fabricio del Dongo, e imaginé una cartuja y una torre que después, cuando uno va a Parma, no encuentra por ninguna parte. ¿Acaso la cartuja sólo estuvo en la imaginación de Stendhal? No exactamente, te dicen. La cartuja está, pero hay que salir de la ciudad, y lo que uno acaba encontrando es una anodina finca vallada donde instruyen a futuros policías de tráfico. ¿Será eso verdad? No he podido comprobarlo. (...)

Debido a que siempre he llegado en tren a Parma, casi no concibo otra forma de llegar a ella, del mismo modo que, por haberse estropeado la locomotora en dos ocasiones, las dos veces justo cuando ya estaba llegando a esa ciudad, tengo la impresión de que Parma no es tan accesible como en un primer momento puede pensar ese tipo de viajero que se desplaza hacia esa ciudad con una confianza que a mí nunca me ha parecido razonable. Estoy hablando del siempre recomendable sentimiento de desconfianza, un sentimiento que, por cierto, relaciono estrechamente, siempre que estoy en Parma, con ese célebre paseante que fue Stendhal. Y no sólo porque el autor de *Paseos por Roma* o de *Historia de la pintura en Italia* inventó la cartuja sino porque da la impresión de que lo inventó todo. Por ejemplo, le resultará una tarea vana al viajero recién llegado a Parma tratar de encontrar la casa o el lugar donde estuvo enclavada esa mansión de la duquesa Sanseverina-Taxis de la que dice Stendhal que era "sin comparación, la más agradable de la ciudad de Parma". No buscarla, ésa es mi recomendación. Mejor buscar la casa donde nació Toscanini o aquella en la que vivió Petrarca. No recomiendo, en cambio, buscar lugares inencontrables. Sí recomiendo leer a Stendhal, de quien lo mejor que se puede decir lo dijo el escritor siciliano Giuseppe Tomasi di Lampedusa: "Stendhal ha logrado resumir una noche de amor en un punto y coma". (...)

ESA BELLEZA ANGUSTIOSA

La iglesia de San Giovanni, fundada en el siglo X y reconstruida por el genial Bernardino Zaccagni a finales del XV, es uno de mis lugares favoritos de la ciudad. No tiene el prestigio de otros monumentos de Parma, y eso parece como si la tranquilizara y le diera un aire de bienestar mental. Adentrarse en esa iglesia es una interesante experiencia intelectual que muestra cómo una sabia modestia y no ser, además, pasto de la mirada masiva de los turistas pueden conducir a una extraña serenidad. La estrategia benedictina, podría titularse la película de misterio que Bernardo Bertolucci, el autor de *La estrategia de la araña*, podría rodar en torno a esa iglesia de su ciudad natal que sabe preservarse de la vulgaridad del turismo masificado de hoy. Aunque no hay demasiado misterio en San Giovanni, Bertolucci sabría encontrarlo. Esa iglesia se beneficia de la proximidad de la plaza del Duomo, lugar clave e ineludible en una visita a la ciudad. La catedral es una de las máximas expresiones de la arquitectura románico-padana, y en su interior las huellas de Correggio se encuentran por todas partes y acaban obligándole a uno a ocultarse del maestro bajando a la inquietante cripta en la que brilla la obra de otro genio, en este caso lombardo y anónimo.

No me cabe ninguna duda de que la del Duomo parmesano es una de las plazas más bellas del mundo, sobre todo al atardecer, cuando la alcanzan los últimos rayos de sol que se posan fugazmente sobre el mármol rosa veronés del fascinante Baptisterio. Ninguna foto ilustra mejor la continuación de ese momento –el instante en el que el sol acaba de irse del mármol del Baptisterio– que una fotografía que, en mi última estancia en Parma, pude ver del poeta Attilio Bertolucci, el padre del cineasta. *"Attilio Bertolucci cammina all'ombra del Battistero in Piazza Duomo a Parma"*, reza el pie de la fotografía, para mí emocionante –porque habría querido estar allí–, en la que puede verse al poeta con sombrero y gabardina, doblando la esquina del Baptisterio (gran octágono en mármol de Verona) en una tarde de invierno en la que parece estar volviendo a su casa para hallar el placer de entrar en ella, al tiempo que se diría que reflexiona sobre esa gran verdad que nos dice que la belleza del mundo puede conducirnos a la desolación. Parma, en este sentido, es peligrosa, porque está sobrada de belleza, abunda en ella, tiene unas inmensas facultades para encarnar por sí sola esa belleza angustiosa que se sitúa siempre al borde del abismo cuando cae la tarde y el cielo es puro y el viento ligero.

LUCES Y SOMBRAS En mi última estancia en Parma –cuatro días de viento ligero, con una fugaz escapada al inmejorable restaurante Diana de la ciudad de Bolonia y otra a Busseto, el vecino pueblo donde nació Giuseppe Verdi– encontré tiempo para por fin leer a Attilio Bertolucci, y descubrí que uno de sus poemas hablaba del Viale Mentana, donde se encontraba precisamente el hotel Maria Luigia, en el que nos hospedábamos y donde la exagerada indiferencia de la conserjería hacia los clientes –tal vez demasiado acostumbrados a tratar sólo con viajantes de comercio japoneses que negocian con el celebérrimo y excelente queso de Parma, o bien porque en la Italia actual se han deteriorado las relaciones humanas y el tan celebrado caos nacional ha perdido su gracia de antaño– era la nota más relevante del lugar. Sin embargo, la antipatía y el *berlusconamiento* no lograron en momento alguno restarle un ápice de su elegancia a Viale Mentana, "bajo cuyos oscuros y negros árboles / dura la sombra tanto como dura el sol / en las calles del centro", ocupadas por la burguesía local que retratara con justa crueldad Bertolucci, hijo, en *Antes de la revolución*, la película que le dio a conocer y de la que yo lo recordaba todo, con curiosa precisión, la primera vez que visité Parma, en el invierno de 1978. Recordaba la presencia serena y constante de las bicicletas, por ejemplo, una de las señas de identidad de la ciudad. Y recordaba también a los jóvenes de la burguesía local que tanto ayer como hoy, sentados en el Gran Caffé Orientale de la soberbia plaza de Garibaldi, ocultan detrás de sus gafas negras la resaca del día anterior. (...)

Este último verano, en las tabernas y bares desconectados de la cursilería en que se ha convertido el antiguo café Centrale, muchas conversaciones giraban en torno a la crisis de Parmalat, cuya sede está a 11 kilómetros de la ciudad, en el pueblo de Collecchio. A pesar de que mis viajes a Parma han sido ya cinco, esa sede nunca la he visto; me sucede con ella –salvando las distancias– lo mismo que me ha pasado a través del tiempo con la cartuja, que siempre me propuse visitarla, pero nunca finalmente la tuve a mi alcance, y ahora ya casi desconfío de que exista. Lo que sí existe, aunque pocos perciben su existencia, es la discreta pero muy interesante Pinacoteca Stuard. Tienen tan pocos visitantes que a la entrada se asustan si te ven cruzar el umbral, y a la salida, todavía aterrados, te piden que expreses en un cuestionario qué opinión te merece el hecho de que ellos carezcan de ayudas. Tienen muy buenos cuadros en esta colección privada, entre los que destacan uno de Leonardo Da Vinci, una pintura del francés Trophime Bigot y Birocciai a Ponte Dattaro, un óleo del excelente y bien poco conocido pintor parmesano Guido Carmignani. En este cuadro se ve un momento de lo que debió de ser la vida cotidiana en la Parma de principios del siglo pasado. La luz es bellísima. Es la luz de Parma, esta bella ciudad del centro de Italia, en la Emilia Romaña. Situada a las orillas del río Parma, la ciudad sabe escuchar el ritmo del paso lento de las horas, y a veces es capaz de resumir en un punto y coma noches y días de felicidad completa. Hay que ir –en tren– a ella, arriesgarse a que una locomotora se estropee y a que la cartuja, al observar que llegamos, se oculte un poco más. Llegar al atardecer y en la plaza del Duomo dejarse cautivar por los postreros rayos del sol en ese mármol increíble, color rosa veronés. Si resulta que todo es desolador, es decir, si todo va bien, esos rayos últimos habrán de posarse en nuestra memoria –suprema refulgencia– para siempre

* *El Semanal/EPS.*